JOKER BOAT Srl

MANUEL DU PROPRIETAIRE

francais





• CHANTIER NAUTIQUE : JOKER BOAT Srl
Via S. Maria 98 - 20093
COLOGNO MONZESE (MI)

SOMMAIRE

INTRODUCTION

Certain que votre choix est garanti par un produit de qualité qui sera à la hauteur de vos exigences, le chantier vous remercie d'avoir acheté un bateau :"**Joker Boat**"
Notre bateau a été construit conformément aux normes européennes et selon la tradition du chantier, aussi bien du point de vue du projet que de son aménagement.
En outre, le bateau "**Joker Boat**" a été étudié de façon à garantir la flottabilité et une navigation partielle même avec les tubulaires dégonflés ou endommagés, car il allie la qualité des embarcations aux avantages des bateaux pneumatiques.
Ce manuel a été rédigé pour vous aider à piloter et à gérer votre bateau avec sécurité et plaisir. Il contient des informations sur l'embarcation, les installations, les appareillages fournis et installés ainsi que des informations sur leur fonctionnement et entretien.
Avant d'utiliser votre embarcation, nous vous prions de lire attentivement ce manuel pour vous familiariser avec son maniement.
S'il s'agit de votre première embarcation ou si vous êtes en train de passer à un type d'embarcation que vous ne connaissez pas, assurez-vous d'être en possession d'une expérience de gestion et de maniement avant d'en prendre la commande.



NORMES ET DEGRES DE DANGEROSITE

- *Normes de référence:*
- ISO 10240 — Norme concernant la rédaction du manuel du propriétaire.
- ISO 8999 e ISO 11192 — Normes sur la définition des symboles ISO à appliquer sur les schémas et les installations.

DEGRÉS DE DANGEROSITÉ

Ce manuel reporte des avertissements signalés comme ceux qui suivent, qui reportent des consignes relatives à la sécurité et au respect de l'environnement.
Lisez-les et **NE LES NEGLIGEZ JAMAIS!**

DANGER Ce genre d'avertissement signale l'existence d'un risque grave ayant de fortes probabilités de provoquer la mort ou un accident grave si les mesures appropriées ne sont pas prises.

MISE EN GARDE Ce genre d'avertissement signale l'existence d'un risque qui pourrait provoquer un accident ou la mort si les mesures appropriées ne sont pas prises.

ATTENTION Ce genre d'avertissement signale un rappel sur l'application de consignes de sécurité ou d'antipollution, ou attire l'attention sur des comportements dangereux pouvant provoquer des accidents corporels ou endommager l'embarcation ou nuire à l'environnement.

FRANCAIS



(CERTIFICATION CE ET CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES)

La marque CE indique que l'embarcation pneumatique répond aux prescriptions de la "Directive Européenne 94/25 CE" sur les embarcations de plaisance.

ECHELLE DES VENTS BEAUFORT ET ETAT DE LA MER CORRESPONDANT APRES QUELQUES HEURES DE VENT LOIN DES COTES.

Force	Dénomination	Nœuds	Km/h	m/sec	Etat de la mer et hauteur max. des vagues en m.	
0	Calme	<1	<1	0–0,2	Calme	0
1	Souffle de vent	1–3	1-5	0,3-1,5		
2	Brise légère	4-6	6-11	1,6-3,3	Presque calme	0,2
3	Bonne brise	7-10	12-19	3,4-5,4		
4	Vent modéré	11-16	20-28	5,5-7,9	Peu houleuse	0,5
5	Vent moyen	17-21	29-38	8,0-10,7	Houleuse	1,25
6	Vent frais	22-27	39-49	10,8-13,8		2,0
7	Vent fort	28-33	50-61	13,9-17,1	Très houleuse	2,5
8	Bourrasque	34-40	62-74	17,2-20,7	Agitée	4
9	Forte bourrasque	41-47	75-88	20,8-24,4	Très agitée	6
10	Tempête	48-55	89-102	24,5-28,4	Tumultueux	9
11	Violente tempête	56-63	103-117	28,5-32,6	Très tumultueux	14
12	Tempête suprême	64 et plus	118 et plus	32,7 et plus	Tempétueuse	14 et plus

IL EST RAPPELE:

CAT . PROG . "A" = SANS LIMITES
CAT . PROG . "B" = VENT FORCE 8 VAGUES JUSQU'A 4 METRES
CAT . PROG . "C" = VENT FORCE 6 VAGUES JUSQU'A 2 METRES
CAT . PROG . "D" = VENT FORCE 4 VAGUES JUSQU'A 0,5 METRES



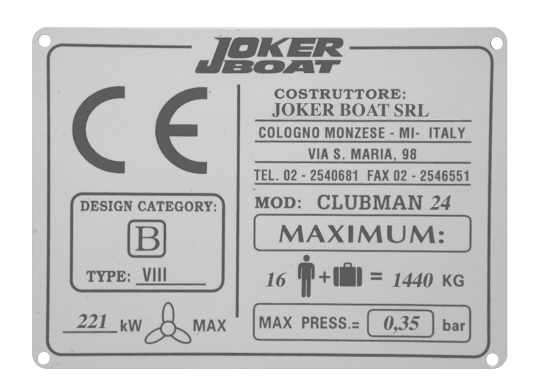
Organisme de certification: Registro Italiano Navale (RINA)
Rue Corsica, 12
16128 – Genova ITALIE

Une plaquette d'identification du constructeur et deux plaquettes d'identification de la coque sont appliquées à bord.

• *Plaquette d'identification du constructeur ISO 14945 (Builder Plate):*

La plaquette d'identification du constructeur est toujours appliquée dans une position bien visible, près du tableau de bord par exemple, elle ne doit jamais être enlevée ou falsifiée.

- Nom du Constructeur	**JOKER BOAT Srl**
- Adresse	**Via S. Maria, 98**
	20093 Cologno Monzese
-Type d'évaluation	A + a ....
- Catégorie de plan	....
- Charge max. transportable	Kg..
-Type	....



FRANCAIS

• Plaquette d'identification coque ISO 10087 (C.I.N.)

Deux plaquettes d'identification sont appliquées sur la coque. Une est fixée sur le côté droit du tableau arrière à 300 mm au moins de l'axe de l'embarcation. La deuxième plaquette est appliquée dans un endroit caché connu seulement du Constructeur.

LES PLAQUETTES NE DOIVENT JAMAIS ÊTRE ENLEVÉES, NI FALSIFIÉES

La plaquette d'identification de la coque reporte:

- La nationalité du constructeur	**ITALIA** ....
Le code du constructeur	**JBO**.........................
- Le N° de série	....
- Le mois de construction	....
- L'année de construction	....
- L'année de vente ou d'exploitation	....

IT - JBO												

ATTENTION La présence des plaquettes à bord est fondamentale car c'est le seul moyen d'identification du bateau. Sans ses plaquettes, le bateau n'est pas en règle avec la législation en vigueur. Elles ne doivent jamais être enlevées. Par conséquent, tout enlèvement ou modification des plaquettes non autorisé par le constructeur sera de la responsabilité exclusive du Client.



INSTALLATION	OUI	NON
CIRCUIT ELECTRIQUE		
CIRCUIT CARBURANT		
INSTALLATION SENTINE		
EXTINCTEURS		OPTIONNEL
EQUIPEMENT DE SAUVETAGE		OPTIONNEL



CARACTERISTIQUES PRINCIPALES ISO 8666

	315	370	420	470	515	540	580	600	650
Longueur max Mt.	3.16	3.63	4.08	4.95	5.30	5.48	5.90	6.01	6.57
Largeur max Mt.	1.59	1.67	1.82	2.18	2.23	2.36	2.30	2.51	2.48
Hauteur	0.52	0.55	0.58	0.70	0.77	0.79	0.81	0.86	0.97
Poids coque*	53	80	100	250	350	400	320	480	500
Tirant d'eau	0.35	1.25	1.35	0.98	1.16	1.38	1.47	1.70	2.10
Diamètre des flotteurs	42	45	48	52	55	55	55	55	55
Nombre de compartiments	3	4	4	6	6	6	6	5	6
Capacité personnes	3	5	6	8	7	10	10	15	16
Capacité de charge	270	450	540	720	630	900	900	900	1440
Capacité reservoir						100	83	110	165
Puissance maximum	14.7	26.5	37	56	885	96	90	118	166

* (Sans equipement, reservoirs vides, sans moteur)

FRANCAIS



	19’	21’	23’	24’	24’efb	26’	28’	28’efb	30’	33’
	5.60	6.20	6.98	7.46	7.46	7.93	8.50	8.50	9.04	10.00
	2.26	2.50	2.58	2.99	2.99	2.99	3.15	3.15	3.15	3.60
	0.75	0.89	0.96	1.12	1.12	1.10	1.23	1.23	1.23	2.04
	400	450	750	750	1200	900	1200		1500	1900
	1.17	1.80	2.20	2.77	2.77	4.60	3.49	3.49	4.40	5.00
	52	55	58	62	62	63	64	64	65	78
	6	6	6	6	6	6	8	8	8	8
	12	12	15	16	16	15	16	16	15	20
	1080	1080	1080	1440	1440	1980	1440	1440	1440	2000
	100	110	200	390	390	380	590	590	550	770
	85	110	166	221	231	221	368	368	442	662

INSTRUCTIONS POUR LE GONFLAGE/DEGONFLAGE DES TUBULAIRES

Le bateau pneumatique est composé de tubulaires formés par deux ou plusieurs compartiments indépendants entre eux. Les valves de gonflage/dégonflage (une par compartiment) ne requièrent pas d'entretien, car il suffit d'en revisser le bouchon pour éviter que la saleté aille obstruer les mécanismes.

GONFLAGE

Dévissez le bouchon et commencez à gonfler les compartiments, mais sans les pressuriser. Continuez ensuite à les gonfler jusqu'à la pression d'exercice (0,2 bar) puis revissez les bouchons. Si le bateau reste exposé au soleil, vérifiez la pression des tubulaires. Si elle est trop élevée par rapport à celle prévue sur la plaquette d'identification, prévoyez de dégonfler légèrement les compartiments.

MISE EN GARDE Pour le gonflage du bateau, utilisez seulement des compresseurs et/ou d'autres gonfleurs approuvés par le constructeur.

DÉGONFLAGE

Dévissez le bouchon puis pressez et tournez simultanément de 90° l'obturateur de la valve de gonflage.
Pour un dégonflage "total" des tubulaires du bateau, utilisez la pompe en dotation en inversant le branchement du tube de la pompe de gonflage.



CONSIGNES DE SECURITE

Ce manuel contient des recommandations et des comportements de base à respecter pour utiliser l'embarcation en toute sécurité. Bien qu'il soit impossible de prévoir toutes les situations, en règle générale il est conseillé de:

- s'informer sur les conditions de sécurité locales en vigueur,
- maintenir l'embarcation et les installations en pleine efficacité,
- faire contrôler l'embarcation par son concessionnaire ou par un mécanicien agréé au moins une fois par an,
- vérifiez toujours les conditions météorologiques avant chaque départ,
- pour être sûre, le fonctionnement de l'embarcation doit toujours être maintenu en pleine efficacité, c'est à dire dans les mêmes conditions dans lesquelles elle se trouvait au moment de la réception.

TOUT DÉGÂT À L'EMBARCATION OU À DES TIERS DÉRIVANT D'UN USAGE NON CONFORME DU BATEAU, DE MODIFICATIONS À LA STRUCTURE OU À UN ÉQUIPEMENT NON APPROUVÉS PAR LES ORGANISMES COMPÉTENTS NI NON AUTORISÉS PAR LE CONSTRUCTEUR, EST SOUS LA RESPONSABILITÉ EXCLUSIVE DU PROPRIÉTAIRE DE L'EMBARCATION.

RAVITAILLEMENT

Regles a respecter avant et pendant le ravitaillement:

1. Eteignez tous les dispositifs électriques y compris le ou les moteurs, les électroménagers, la soufflante, les feux, etc.
2. Eteignez les cigarettes et/ou les autres objets pouvant produire une étincelle ou une flamme.
3. Fermez toutes les ouvertures, y compris les écoutilles et les hublots.

FRANCAIS

DANGER Les vapeurs de carburant sont explosives et peuvent stagner dans les parties inférieures de l'embarcation où elles pourraient prendre feu accidentellement. Pendant le ravitaillement du carburant, toutes les écoutilles et les hublots doivent rester fermés.

Regles a respecter apres le ravitaillement:

1. Revissez le bouchon du réservoir et nettoyez toute trace de carburant.
2. Ouvrez toutes les écoutilles/coquerons, logements du moteur, etc. en vérifiant avec les yeux et le nez la présence éventuelle de vapeurs/fumées ou pertes de carburant. En cas de signes de fuites et/ou de vapeurs, repérez et éliminez la cause avant de démarrer le ou les moteurs.
3. Si votre bateau est équipé d'une bâche (pour le camping nautique par exemple), aérez avant de mettre le ou les moteurs en route.



DANGER Les vapeurs de carburant sont très explosives (surtout s'il s'agit d'essence). Afin de prévenir toute possibilité d'explosion ou d'incendie, contrôlez avec les yeux s'il n'y a pas de fuites ou d'étalement de carburant et avec le nez s'il n'y a pas stagnation de vapeurs dans le réservoir ou les autres logements. Avant de démarrer les moteurs, actionnez toujours la soufflante pendant 4 minutes au moins.

NE JAMAIS IGNORER LE DANGER D'INCENDIE

L'incendie pourrait etre provoque:

par une cigarette, la présence de liquides inflammables à bord, par des contacts électriques, par le moteur, par un non-respect des règles de ravitaillement ou par une négligence d'entretien.
Dans ces cas aussi, le bon comportement de l'équipage et le soin à maintenir l'embarcation en ordre évitera des dégâts importants à des personnes et à des biens.

MISE EN GARDE La présence de produits facilement inflammables est interdite à bord.

En cas d'incendie à bord, éteignez immédiatement le ou les moteurs ainsi que les soufflantes du logement réservoir. Vérifiez s'il s'agit d'un composant électrique ou d'un incendie de petite importance, non provoqué par des liquides inflammables. Dans l'affirmative, faites le nécessaire pour l'éteindre avec un extincteur idoine.

MISE EN GARDE Les extincteurs ou d'autres moyens anti-feu ne doivent jamais être placés dans les endroits fermés à clé, mais dans des lieux facilement accessibles et bien signalés.

S'il s'agit par contre d'un incendie du système d'alimentation ou de liquides inflammables, le danger d'explosion est supérieur.
Si vous jugez nécessaire d'abandonner l'embarcation, vérifiez si tous les passagers portent des gilets de sauvetage. Dans la mesure du possible, essayez de communiquer la position de votre embarcation aux unités de secours avant d'abandonner l'embarcation.

Eloignez-vous **RAPIDEMENT** et essayez de vous maintenir à bonne distance car le carburant enflammé peut s'étaler sur la superficie de l'eau, près de l'embarcation.
Pour le même motif n'utilisez pas les signaux de secours avant d'être à une certaine distance de l'embarcation afin d'éviter de possibles explosions.



INONDATION/EMBARQUEMENT D'EAU:

L'embarcation a été construite à partir de critères tels à pouvoir affronter des conditions de mer et de vent adverse. Mais un bon skipper devra faire appel à toute sa compétence pour évaluer les conditions météorologiques, afin d'effectuer la croisière de la façon la plus responsable possible. Il devra aussi savoir évaluer lucidement ses propres capacités.

- L'inondation/embarquement d'eau ou le chavirage peuvent être provoqués par différents facteurs:
  - le fait d'avoir ignoré les conditions météorologiques,
  - le fait d'avoir mal chargé l'embarcation,
  - le fait d'avoir mal manœuvré ou mal accosté l'embarcation.
- Si l'inondation est causée par l'action des vagues de poupe, essayez de virer l'embarcation et de les affronter par la proue.
- Vérifiez si les pompes de sentine (si elles sont prévues) sont en marche et écopez l'eau avec des seaux ou des pompes manuelles.

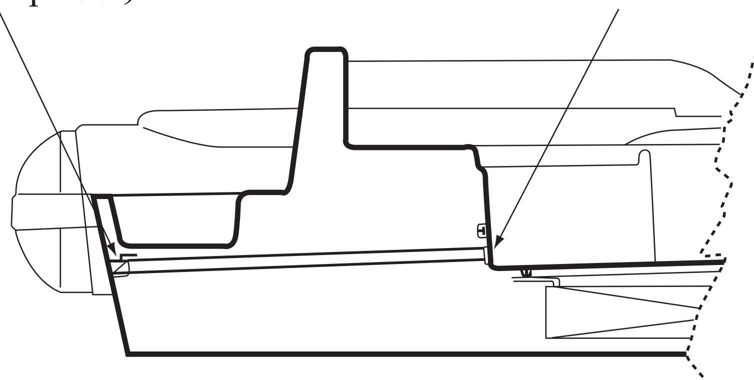
MISE EN GARDE Si l'embarcation est noyée ou si elle embarque de l'eau, elle peut devenir instable et chavirer.

- Si l'inondation est causée par une brèche dans la coque, essayez de la colmater avec tout objet disponible (chiffons, vêtements, instruments en bois, etc.) et rentrez immédiatement au port le plus proche. Il est rappelé que s'agissant d'un bateau pneumatique, même s'il est noyé, le risque de couler est presque nul (si les compartiments sont intègres), ssayez donc de garder le calme et d'écoper toute l'eau qui se trouve dans le cockpit. Il est rappelé que le cockpit est doté de dalots d'écoulement.

MISE EN GARDE Pendant la navigation, laissez toujours les valves ou les bouchons d'écoulement du cockpit ouverts. N'obstruez jamais les bouchons d'écoulement du cockpit. N'entreposez jamais du matériel encombrant devant les bouchons d'écoulement.

Soupape d'écoulement (si elle est prévue)

Dalots d'écoulement cockpit



En cas de mer agitée, fermez tous les panneaux, endossez les gilets de sauvetage et essayez d'atteindre le port le plus proche.
Rappelez-vous que l'embarcation est implicitement le lieu le plus sûr pour l'équipage. Par conséquent, la décision de l'abandonner doit dériver de conditions d'extrême gravité et de non maîtrise en face d'un risque sérieux de couler.
Dans ce cas, si l'embarcation est équipée de VHF, lancez un S.O.S. avant de l'abandonner en communiquant sa position aux unités de secours. Avant d'entrer dans l'eau, vérifiez si tout le monde a enfilé son gilet de sauvetage et d'avoir avec vous les signaux de secours. Lancez-en un immédiatement. En effet une mer agitée ne permet pas toujours de repérer une autre embarcation à l'horizon. Par contre, il est possible qu'une autre embarcation voie votre signal de secours.

AIDE-MEMOIRE

Dispositifs personnels de flottaison/sauvetage:

1 Chaque passager doit disposer d'un dispositif de flottaison idoine et de la bonne taille (enfants compris).

2 Chaque embarcation doit être équipée d'une ceinture de sauvetage homologuée avec une amarre de récupération fixée à la coque.

3 La législation impose que les dispositifs de flottaison (s'ils ne sont pas endossés) ainsi que les bouées doivent toujours être accessibles. Ils doivent être retirés de leur housse, préparés à être endossés et rangés dans un lieu facilement accessible et bien signalé.

FRANCAIS

DANGER Pendant la navigation, les dispositifs de flottaison ne doivent jamais être rangés dans des lieux fermés à clé, mais dans des lieux accessibles et bien signalés.

4 LES ENFANTS et tous ceux qui ne savent pas nager doivent TOUJOURS PORTER un dispositif de flottaison. Contrôlez toujours si les dispositifs de flottaison pour enfants sont de la bonne taille et fonctionnants. N'hésitez jamais à faire endosser les dispositifs de flottaison a tous ceux qui se trouvent à bord chaque fois que les circonstances le requièrent:

Exemple: aggravation imprévue des conditions météorologiques, dégâts subis par l'embarcation, etc.

MISE EN GARDE Prévoyez toujours des petits canots de sauvetage auto-gonflables accrochés à la coque.

EN RESUME

Conseils sur l'utilisation des equipements de securite

Il est conseillé de tenir à bord l'équipement de sécurité suivante :

- extincteurs (du nombre et du type adaptés, placés dans des lieux facilement accessibles. La position doit être SIGNALEE avec un adhésif spécial).

FRANCAIS

MISE EN GARDE Faites toujours réviser les extincteurs aux cadences prévues.

MISE EN GARDE Les extincteurs doivent être changés à leur échéance ou lorsqu'ils ont été vidés.

- équipement personnel de flottaison (ceintures/gilets de sauvetage, un par personne transportée),
- bouée avec amarre de récupération.

MISE EN GARDE Faites toujours réviser l'équipement de sauvetage aux cadences prévues.

MISE EN GARDE Remplacez l'équipement de sauvetage lorsqu'il est usé ou endommagé par un équipement identique ou plus performant.



- défenses d’accostage, amarres et crochets pour embarcations, autres instruments marins,
- signaux lumineux à usage diurne et nocturne, non périmés et homologués,
- une ou plusieurs torches électriques, étanches de préférence, avec piles de rechange,
- cartes géographiques concernant la zone de navigation,
- trousse de secours (non périmée),
- pompe de sentine à actionnement manuel,
- ancre adaptée et amarre suffisamment longue pour amarrer en toute sécurité, même dans de mauvaises conditions météorologiques.

ATTENTION L’équipement ci-dessus est vivement conseillé. Cependant, renseignez-vous auprès des autorités compétentes sur les conditions de sécurité minimum requises conformément au Règlement de Sécurité.

En cas d’urgence, l’efficacité de l’émetteur-récepteur (s’il est prévu), de l’équipement de sauvetage (canots, gilets, fusées), et surtout leur utilisation correcte sont le salut de l’équipage. Il est aussi de bonne règle d’informer les passagers occasionnels, afin d’éviter les incidents regrettables ou en cas d’urgence, de mauvaises manœuvres, voire des scènes de panique. Il est conseillé d’effectuer des exercices sur l’extinction des incendies, l’utilisation de l’équipement de sauvetage et la récupération d’un homme à la mer. Tout cela vous permettra d’apprécier pleinement et en toute quiétude le plaisir que cette embarcation peut vous offrir.

CONSEILS SUR LA GESTION DE L'EMBARCATION

Il est avant tout rappelé que pour être sûre, l'embarcation doit être maintenue en conditions de pleine efficacité, c'est à dire le plus possible dans le même état où elle se trouvait au moment de la réception.

Quelques conseils:

- L'embarcation doit être sûre même dans le port. Il est donc conseillé de vérifier les câbles d'amarrage qui doivent être bien réglés et tendus, solidement amarrés aux bittes et aux chaumards.
- La ou les batteries doivent toujours être chargées et les circuits électriques isolés. Le logement des batteries doit être bien ventilé. Vérifiez s'il n'y a pas de fuites dans l'installation du carburant.
- Il est conseillé de maintenir une bonne ventilation interne afin de prévenir l'humidité et la moisissure dérivant de la condensation, si l'unité n'est pas déjà dotée de grilles de ventilation.
- Il est conseillé de vérifier l'état général de l'embarcation amarrée, même pendant des visites occasionnelles, en procédant aux contrôles suivants:

• moteur: vérifiez s'il n'y a pas de fuites de carburant et le fonctionnement des filtres carburant/air.

• vérifiez l'absence de dépôts dans la quille qui pourraient gêner le bon fonctionnement de la pompe de sentine et contrôlez son fonctionnement, si elle est prévue,

• vérifiez l'usure des garnitures et la fermeture des panneaux, changez-les en cas de besoin.



Avant chaque depart

Avant chaque départ, l'embarcation doit toujours être contrôlée dans les détails et il est opportun de ne pas effectuer seulement des examens visuels, mais aussi des essais de fonctionnement complets, comprenant la vérification des différents instruments électriques et électroniques. Contrôlez l'équipement de sécurité en mer à savoir, les gilets de sauvetage, les fusées de signalisation, les extincteurs et l'émetteur-récepteur (VHF). (En fonction de la navigation effective).

MISE EN GARDE L'accès aux extincteurs et à l'équipement de sauvetage ne doit jamais être obstrué.

MISE EN GARDE L'accès aux systèmes de sécurité, aux valves du carburant ainsi qu'aux interrupteurs de l'installation électrique ne doit jamais être obstrué.

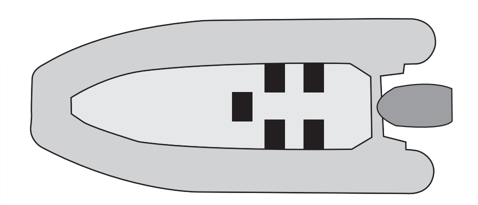
En outre:

Prenez en considération la durée du voyage, les conditions météorologiques en tenant compte de l'expérience du personnel de bord. Chargez correctement l'embarcation, en maintenant la charge basse et distribuée uniformément. Ne dépassez pas les capacités maximales prévues par le constructeur. Maintenez un bord libre adéquat. Arrimez la charge de façon à ce qu'elle ne puisse pas constituer un danger pendant la navigation.

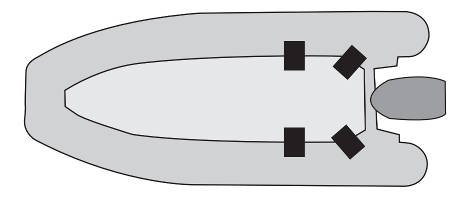
MISE EN GARDE Pendant la navigation et pendant le stationnement en rade, les charges à bord doivent toujours être distribuées et arrimées de façon à ne pas se déplacer.

MISE EN GARDE Pendant la navigation, il est conseillé de faire loger les passagers dans les cabines prévues, en nombre adéquat comme reporté sur le Certificat CE.

NOTA: il est interdit de s'asseoir sur les tubulaires pendant la navigation, le constructeur décline toute responsabilité en cas d'accidents dus au non-respect de cette règle.
(█) Personnes assises entre les tubulaires



Exemple CONSEILLE.



Exemple DECONSEILLE

FRANCAIS

- Vérifiez l'état de la sentine et s'il n'y a pas d'infiltrations d'eau dans la coque.
- Contrôlez le bon fonctionnement de la pompe de sentine (si elle est prévue).
- Avant de démarrer le moteur, vérifiez si les prises à la mer pour le refroidissement des moteurs ne sont pas obstruées.
- Contrôlez le remplissage des réservoirs de carburant.
- S'ils sont prévus, contrôlez le fonctionnement des instruments de navigation (Boussole, GPS, etc.).

ATTENTION Etalonnez la boussole et vérifiez le fonctionnement des autres instruments de navigation. Ne posez pas d'objets métalliques près de la boussole.

ATTENTION Vérifiez sur votre Fiche de Contrôle les dates de révision et les certificats.

• Vérifiez le bon fonctionnement de la timonerie.
• Contrôlez la pression des tubulaires et le serrage de toutes les valves.
• Après avoir démarré le moteur, maintenez-le au point mort pendant quelques minutes avec de lever les amarres.
• Contrôlez le fonctionnement des instruments de bord (s'ils sont prévus).

Avant toutes " croisières longues", il est essentiel de s'informer sur l'évolution des conditions météorologiques, de communiquer le départ, la route et la destination aux organismes compétents en vous faisant éventuellement conseiller par eux.

MISE EN GARDE Il est interdit de déposer dans le logement du réservoir tout type de matériel. Le logement du réservoir est uniquement destiné à accueillir le réservoir.

• Informez les passagers à bord sur le fonctionnement et l'emplacement de l'équipement de sauvetage et des extincteurs.

ATTENTION Le port de chaussures à semelles antidérapantes est vivement conseillé de même qu'il est recommandé de s'assurer au poste de commande avec les poignées ou le tire-veille.



CONSEILS POUR LE HALAGE ET LE CHARGEMENT DE L'EMBARCATION

AVIS: le non-respect des prescriptions illustrées dans ces pages peut provoquer des accidents personnels et des dommages à l'embarcation pour lesquels le Constructeur décline toute responsabilité.

LES REGLES DE BASE SUIVANTES SONT A RESPECTER.

FRANCAIS

MISE EN GARDE Vérifiez l'état de la corde et si le bateau est correctement accroché au piton et au cabestan.
Placez le moteur en position horizontale (levez le pied).

ATTENTION Avant de charger le bateau, vérifiez si le chariot est équipé de rouleaux qui devront être placés de façon à ce que la carène appuie parfaitement sur eux. Une mauvaise manœuvre pourrait provoquer la rupture de la carène.

ATTENTION Gardez le visage loin du levier car il pourrait vous frapper accidentellement à la suite de la rupture du câble ou d'un glissement.

ATTENTION Ce crochet n'est utilisable que pour la traction, pas pour le soulèvement.





FRANCAIS

DANGER Il est interdit de stationner aux endroits où le glissement du bateau pourrait provoquer des accidents.

MISE EN GARDE Il est interdit de stationner dans le bateau pendant les opérations de halage/chargement.

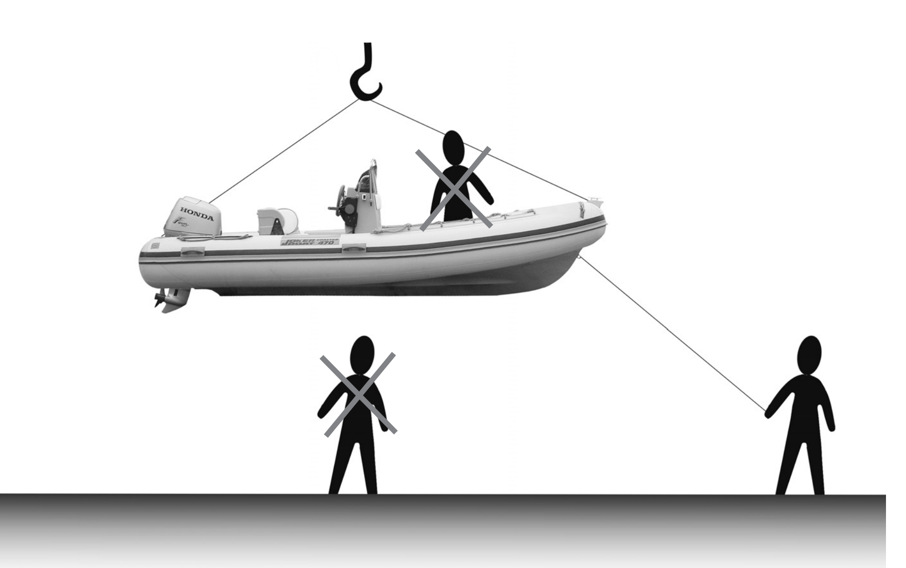
ATTENTION L'utilisation des rouleaux de halage est vivement conseillée afin de ne pas érafler la coque.

ATTENTION Ne laissez pas d'objets à bord qui pourraient bouger pendant le halage/chargement de l'embarcation et provoquer des dégâts à des personnes, au bateau ou à d'autres biens.

ATTENTION Avant de charger le bateau sur le chariot, celui-ci doit déjà être attelé au véhicule et le frein à main doit avoir été tiré.

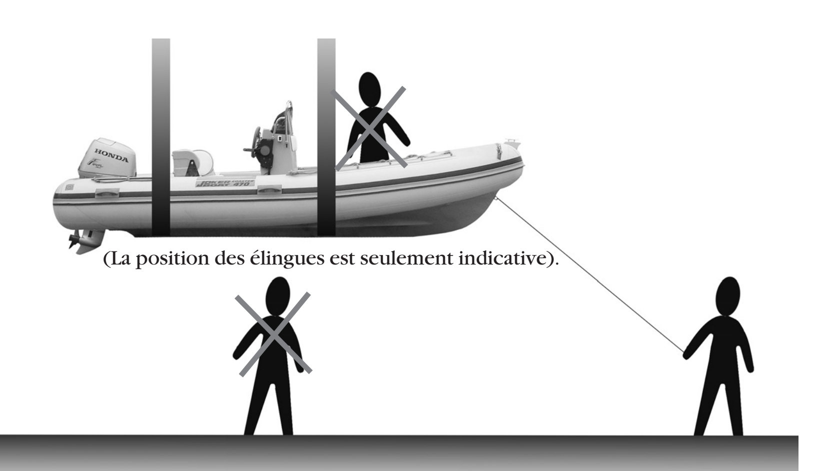
MISE EN GARDE Les cordages doivent être en bon état, d'une longueur adéquate et bien accrochés aux crochets de levage prévus dans le bateau.

MISE EN GARDE Utilisez les crochets spéciaux prévus à cet effet pour soulever le bateau.



DANGER Il est interdit de passer ou de stationner sous l'embarcation suspendue.

DANGER Il est interdit d'effectuer des travaux ou de stationner dans l'embarcation lorsqu'elle est suspendue.Utilisez un CORDAGE de guidage pour accompagner l'embarcation suspendue.


(La position des élingues est seulement indicative).

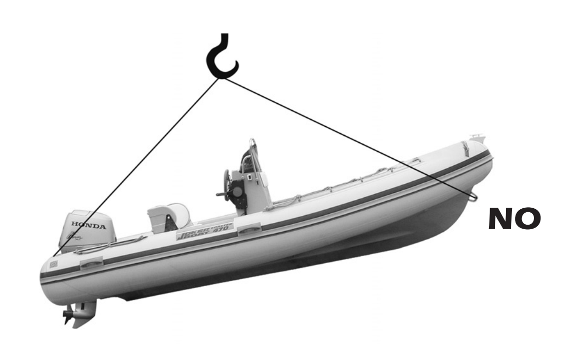
ATTENTION Avant de lever le bateau vérifiez si toutes les cordes ont été décrochées aussi bien du chariot que du bateau.

MISE EN GARDE Avant la phase de chargement, les positions des élingues doivent garantir le parfait équilibre du bateau. Opération qui doit toujours être vérifiée.

MISE EN GARDE Ne procédez au levage du bateau qu'après avoir vérifié si les élingues sont placées correctement. Evitez d'écraser la toile gommée.

DANGER N'utilisez pas les bittes et les chaumards pour le levage du bateau.

DANGER Le crochet situé sur la roue avant n'est destiné qu'à la traction et non pas au levage.



FRANCAIS

CONSEILS DU CONSTRUCTEUR

La législation nationale et internationale interdit sévèrement de lâcher en mer les produits suivants:

- Huiles, hydrocarbures et carburants.
- Produits pour le nettoyage de l'embarcation qui ne sont pas biodégradables.
- Vernis divers
- Déchets en tous genres.

Il est aussi recommandé de ne pas provoquer de nuisances d'origine acoustique dues notamment à la vitesse élevée, et cela surtout près des côtes. La législation en la matière peut varier en fonction des endroits où l'on se trouve. Renseignez-vous toujours préalablement auprès des Autorités maritimes.

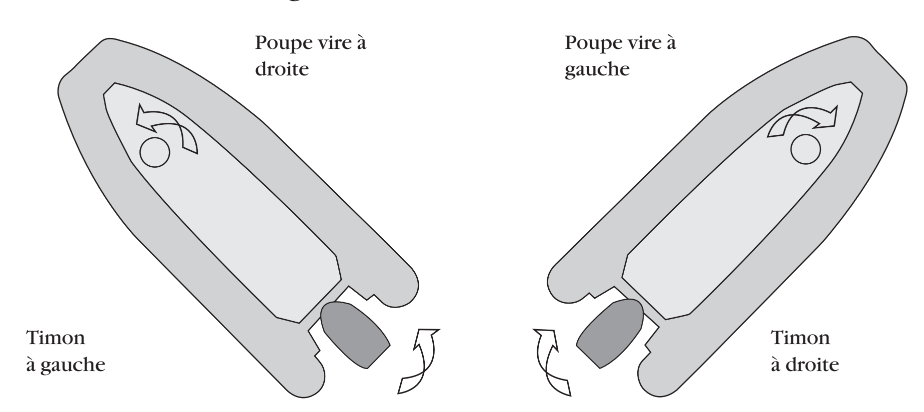
FRANCAIS

DANGER Respectez toujours une vitesse modérée dans les ports et près des côtes. Faites toujours très attention aux amarres reliées aux corps flottants et très peu visibles lors des manœuvres d'accostage.

PILOTAGE DU BATEAU

Manœuvres de base:

En marche avant, l'embarcation a tendance à se déporter légèrement du côté gauche à tribord. Il s'agit d'une caractéristique naturelle des coques ayant la carène en "V" et par conséquent aucune intervention n'est nécessaire. Il suffit de corriger le déport en déplaçant légèrement le timon jusqu'à atteindre la vitesse de croisière. Nous rappelons que toutes les embarcations virent en poupe. Cela signifie que l'embarcation se déplace en direction opposée au sens du virage. Par exemple, en tournant la roue du timon à gauche, la poupe tourne à droite au fur et à mesure que l'embarcation vire à gauche et vice-versa.



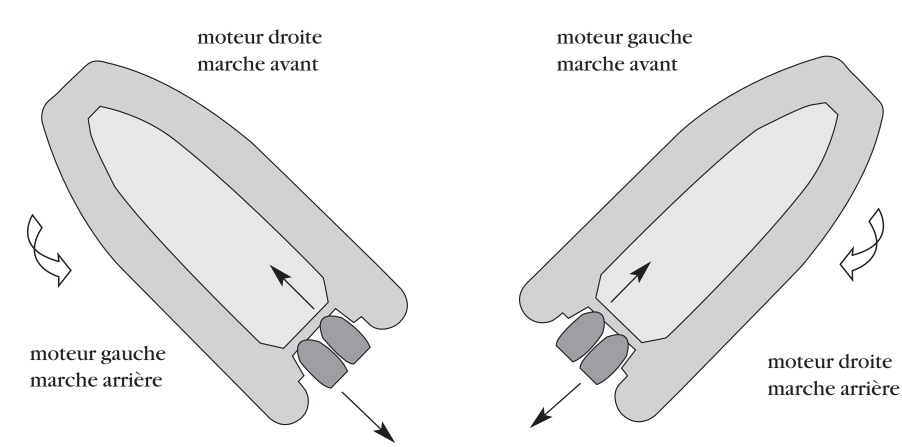
Ce détail est particulièrement important lors des manœuvres d'accostage au quai, lorsque la marge de manœuvre est étroite, en présence d'autres embarcations ou lorsqu'on est à proximité de baigneurs.



Si l’embarcation est équipée d’une double motorisation, on peut faire partir un moteur en marche avant et l’autre en marche arrière et effectuer ainsi un virage complet rapidement. Cette manœuvre peut s’accomplir dans les deux directions: en faisant partir le moteur de gauche en marche avant et celui de droite en marche arrière, l’embarcation accomplira un virage dans le sens des aiguilles d’une montre. Inversement, en faisant partir le moteur de droite en marche avant et celui de gauche en marche arrière, l’embarcation accomplira un virage dans le sens opposé des aiguilles d’une montre.

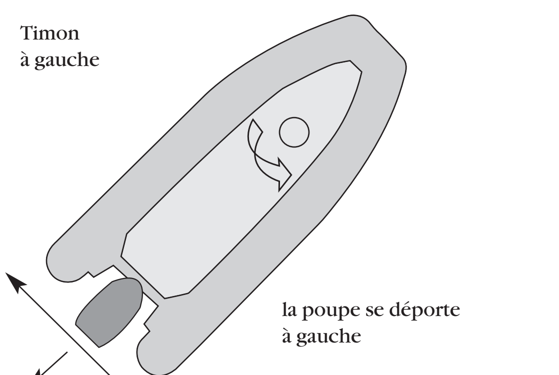
VIRAGE DANS LE SENS OPPOSE DES AIGUILLES D’UNE MONTRE

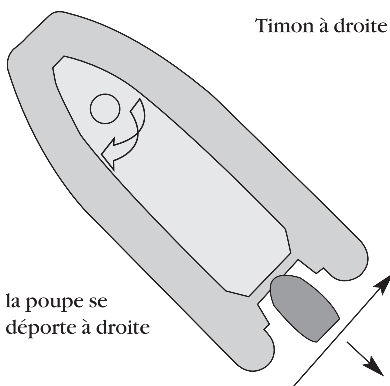
VIRAGE DANS LE SENS DES AIGUILLES D’UNE MONTRE



Il faut savoir qu’en virant en marche arrière, l’embarcation ne se comporte pas de la même manière que lorsqu’on vire en marche avant. En reculant, la marge de manœuvre est beaucoup plus réduite. Pour résumer, en marche arrière en tournant la roue du timon à gauche, la poupe se déportera vers la gauche et vice-versa.

VIRAGES EN MARCHE ARRIERE





FRANCAIS

Pour arrêter le bateau, il suffit de reculer le levier d'accélération jusqu'au point mort.
Pour un arrêt plus rapide, reculez le levier d'accélération jusqu'au point mort, puisque lorsque le moteur est au ralenti, passez graduellement la marche arrière ; dès que vous sentez que l'embarcation est sur le point de s'arrêter, ramenez le levier d'accélération jusqu'au point mort. Faites toujours preuve de prudence en présence de baigneurs à proximité. Approchez toujours au ralenti, en maintenant toujours la poupe en direction opposée par rapport à la personne. Placez le levier de vitesse au point mort et coupez les moteurs à distance des baigneurs.

DANGER Il est interdit d'occuper la zone de poupe lorsque les moteurs sont en fonction, y compris au point mort. Les hélices, en continuant à tourner, peuvent provoquer de graves blessures, voire la mort. Les moteurs doivent être complètement coupés en présence de baigneurs.

Remontée à bord à travers l'échelle de poupe (si elle est installée):
Avant d'approcher ou de faire approcher quelqu'un de l'échelle, vérifiez si le moteur est déjà éteint et les hélices immobiles.

MISE EN GARDE Sachez que les hélices continuent encore à tourner quelques secondes après avoir coupé le moteur.

Une fois les personnes remontées à bord et avant de partir, contrôlez toujours si l'échelle a été remontée. Dans le cas contraire, elle pourrait endommager l'embarcation ou blesser un passager.
En cas d'arrêt pour faire de la plongée ou simplement se baigner, il est de bonne règle qu'un adulte reste toujours à bord du bateau, même s'il existe la possibilité de jeter l'ancre.
Vérifiez toujours si l'ancre et l'amarre sont du type adapté pour amarrer de façon sûre et dans n'importe quelle condition atmosphérique. Ne mouillez l'ancre que dans des rades qui donnent la possibilité de s'échapper ou de changer de position en cas de mauvaises conditions météorologiques.

Accostage a la jetee:
L'accostage de l'embarcation nécessite une bonne pratique. Procurez-vous tout le nécessaire pour l'accostage et l'arrimage et rangez-le soigneusement de façon à ce qu'il soit prêt à l'emploi. Les vendeurs spécialisés et les concessionnaires sont la meilleure source d'informations concernant la quantité et le type d'équipement nécessaire.



MISE EN GARDE **VIRAGE:** EN TOURNANT LE TIMON A DROITE, la poupe se déportera à gauche et vice-versa.
VIRAGE EN MARCHE ARRIERE: EN TOURNANT LE TIMON A GAUCHE la poupe se déportera à gauche et vice-versa.

Pendant la phase d'approche à une jetée ou à un quai, commencez à réduire la vitesse à une distance telle que l'embarcation ne laisse plus de sillage en arrivant près des autres embarcations ou du quai. Au fur et à mesure que l'on approche du point d'arrimage, contrôlez s'il n'y a pas de vent ou de courants pouvant influer sur les manœuvres et approchez avec prudence. En présence de vents ou de courants forts, il est préférable de s'approcher sous le vent. Pendant l'approche, contrôlez si toutes les amarres sont fixées aux bittes sur le côté d'arrimage à la jetée. Une personne devrait se tenir à l'avant de l'embarcation, avec un crochet d'arrimage fixé à un taquet/bitte sur l'embarcation.Approchez-vous au ralenti et à un angle de 45° environ par rapport à la jetée. Lorsque la proue se trouve à un mètre environ de la jetée (à tribord), on peut approcher la poupe à la jetée avec un virage à bâbord.Virez ensuite à tribord puis, toujours au ralenti, passez la **MARCHE ARRIERE.**
De cette façon l'embarcation s'arrêtera et la poupe s'approchera de la jetée. En accostant de bâbord, les manœuvres ci-dessus doivent être effectuées à l'inverse. Il est absolument indispensable de se familiariser avec ses manœuvres en s'exerçant de façon adéquate.



MISE EN GARDE Pendant les manœuvres d'accostage, les passagers et l'équipage doivent rester à bord et à leur place jusqu'à

l'achèvement de toutes les manœuvres. Les passagers ne doivent descendre qu'à la fin des manœuvres d'accostage et lorsque les moteurs auront été coupés.

Depart de la jetee

Avant chaque départ, il faut considérer le vent, les courants, les marées et tous les éventuels facteurs naturels éventuels pouvant influer sur les manœuvres.

MISE EN GARDE Il est rappelé que toutes les manœuvres d'accostage pour l'approche ou le départ de la jetée doivent être faites au ralenti.

Avant de partir, vérifiez si toutes les amarres ont été décrochées et hissées à bord (y compris les défenses éventuelles). Si elles sont laissées dans l'eau, elles peuvent être happées par l'hélice de propulsion en provoquant son endommagement et celle du moteur.
Vérifiez si tous les passagers sont assis à leur place et s'il n'y a pas d'autres charges non dressées dans le cockpit.

ATTENTION Avant de partir, vérifiez si toutes les amarres ont été décrochées et hissées à bord. Les amarres laissées dans l'eau peuvent endommager l'hélice.

Après avoir vérifié l'exactitude des opérations préliminaires, éloignez-vous du port à l'aide d'un remorqueur. Démarrez le moteur au ralenti puis conduisez l'embarcation jusqu'à la sortie du port.
En dehors du port et à une distance de sécurité, vous pouvez accélérer jusqu'à atteindre la vitesse de croisière. Les accélérations brusques et les vitesses maximums de croisière sont déconseillées afin de prévenir les risques inutiles et la consommation supplémentaire de carburant.

MISE EN GARDE Une accélération rapide réduit le temps de planage. Il faut donc faire très attention pendant cette manœuvre car la maîtrise de l'embarcation requiert une grande expérience et des temps de réaction plus rapides. Il vaut mieux accélérer graduellement dans toutes les conditions de chargement. Les effets de "DECOLLAGE" sont absolument à éviter.

FRANCAIS

Performances et assiette de l'embarcation en navigation:
L'embarcation a été étudiée pour accélérer rapidement avec une période de planage avec la coque sur l'arrière d'une durée minimum. Pour faire planer l'embarcation facilement et rapidement, il suffit de stabiliser l'unité motrice de poupe en l'orientant complètement vers l'intérieur. Cependant, l'unité motrice de poupe, lorsqu'elle est positionnée horizontalement, doit être stabilisée légèrement vers l'extérieur afin de ne pas créer un tirant d'eau excessif, pouvant provoquer un déport avant et une consommation excessive de carburant. Dans ce cas et en cas de vagues de biais, le virage pourrait être plus brusque que prévu. Il est aussi rappelé qu'une bonne charge de l'embarcation est la garantie d'une bonne assiette et donc de bonnes performances de navigation.



Les performances de l’embarcation dépendent aussi d’autres facteurs:

- **LA CHARGE:** ne dépassez jamais la charge maximale (personnes plus bagages) indiquée sur le Certificat CE. N’emportez que les objets strictement nécessaires. La charge doit toujours être basse et bien répartie.
- **LES HÉLICES:** elles doivent toujours être maintenues en de bonnes conditions, contrôlez si leur pas est de la bonne mesure. Les hélices standard peuvent ne pas être les mieux adaptées au type d’embarcation utilisée et à la charge. Si la vitesse du moteur à plein gaz n’est pas correcte (cf. le manuel spécifique du moteur), demandez au revendeur/concessionnaire d’essayer des hélices de type différent. Une hélice légèrement pliée ou déformée peut influencer négativement sur les performances de l’embarcation.
- **LA CARÈNE:** elle doit toujours être entretenue et propre. Une carène couverte d’algues ou avec les patins endommagés peut influencer négativement sur les performances.
- Une bonne assiette.

L’assiette de l’embarcation en navigation:

Si la coque est trop déportée sur l’arrière lorsque le bateau navigue à vitesse de croisière, le problème peut être corrigé de la façon suivante : après vous être arrêté, déplacez une partie de la charge et des personnes vers l’avant. Corrigez l’assiette de l’unité motrice (consultez le manuel d’instructions du moteur pour plus de détails).

- Si la coque est trop déportée sur l’avant lorsque le bateau navigue à vitesse de croisière, déplacez une partie de la charge et des personnes vers l’arrière.

MISE EN GARDE Pour que les performances, l'assiette et la maîtrise de votre embarcation soient toujours sûres N'INSTALLEZ JAMAIS des moteurs d'une puissance supérieure à celle conseillée par le Constructeur .

D'éventuelles augmentations de puissance au-delà de celle conseillée, ne pourront être appliqués qu'après l'autorisation écrite du Constructeur qui décline toute responsabilité en cas d'abus. En cas de dommages à des personnes ou à des biens, la responsabilité incombera exclusivement au propriétaire du bateau.



CONSEILS POUR LE NETTOYAGE, RÉPARATION ET REMISAGE.



A NETTOYAGE

1 Nettoyage de la carène:
placez le bateau en cale en assurant bien sa position afin qu'il ne tombe pas.A l'aide d'une spatule en bois ou en métal à pointe plate, grattez le gros de la végétation. Ensuite avec une éponge bien savonneuse, frottez soigneusement toute la carène. Il est conseillé de mouiller abondamment toute la superficie afin de faciliter l'élimination des algues.Vérifiez si elles n'ont pas obstrué les prises pour le refroidissement des moteurs. Utilisez le moins de détergent possible, et seulement des produits biodégradables et compatibles. Evitez de gratter la coque. L'utilisation d'un nettoyeur haute pression est très utile et évite souvent de devoir agir avec une spatule comme décrit ci-dessus. N'utilisez pas de solvants ou de détergents agressifs. Séchez ensuite soigneusement la carène. Redonnez éventuellement une couche d'algicide.

2 Nettoyage de la partie du tubulaire immergée:
à l'aide d'une spatule en bois bien arrondie, éliminez la plus grosse partie des algues et de la végétation. Frottez ensuite soigneusement la partie inférieure des tubulaires avec une éponge savonneuse. Il est conseillé de mouiller abondamment la superficie car cela facilite l'élimination des algues. Lavez ensuite avec un détergent. Les taches s'éliminent avec un chiffon imbibé



d'huile végétale, les taches de goudron s'éliminent avec un chiffon imbibé d'essence. Rincez abondamment avec de l'eau douce. N'appliquez absolument pas de talc.

3 Nettoyage du pont:
nettoyez les surfaces externes de l'embarcation avec une éponge non abrasive et une solution de savon neutre ou du détergent avec de l'eau tiède. Rincez abondamment avec de l'eau. Il est conseillé de protéger la finition avec une couche de cire pour embarcation de bonne qualité disponible dans le commerce.

FRANCAIS

4 Nettoyage des parties en bois (si elles sont prévues):
lavez avec de l'eau douce en frottant avec une brosse en plastique dure ou en sorgho. Séchez puis passez du papier émeri grain 120 sur la superficie. Eliminez toute trace de poudre puis appliquez des produits spéciaux pour le tek. **Exemple:** Teak life éclaircissant ou Teak oil sealer. Suivez les instructions reportées sur l'emballage. N'utilisez pas de vernis.

5 Nettoyage des parties métalliques (si en dotation):

les parties en acier Inox ou en alliage, doivent être lavées abondamment et séchées avec de l'eau douce. Séchez puis passez un chiffon imbibé d'huile de vaseline ou de produits spéciaux pour l'acier puis séchez bien.

DANGER Il est rappelé de n'effectuer aucune réparation/ nettoyage, ni de stationner dans la carène ni dans le cockpit pendant que l'embarcation est suspendue à des cordages de levage.



B REVETEMENT ALGICIDE

Il est recommandé de renouveler la couche d'algicide de la carène au début de la belle saison, que le bateau ait passé l'hiver en eau ou à couvert.

1 Si l'embarcation est restée dans l'eau pendant l'hiver: mettez le bateau en cale et nettoyez la carène comme décrit au paragraphe 1a. Vérifiez ensuite l'état de la dernière couche d'algicide. En cas de bulles ou de décollement, éliminez la vieille couche avec du papier émeri grain 120 ou des décapants spéciaux. Eliminez ensuite tous les résidus avec un chiffon sec. Passez une première couche d'agrippant. Une fois sèche, passez une couche d'algicide en vous conformant au mode d'emploi reporté sur l'emballage.

2 Si l'embarcation est restée au sec et à couvert pendant l'hiver: dans ce cas, il suffit de nettoyer la carène en la débarrassant de la poussière et de l'humidité accumulées pendant les mois de remisage. Vous pouvez ensuite appliquer une nouvelle couche d'algicide.



C REPARATIONS

Toutes les réparations doivent être effectuées avec le bateau au sec et à l'ombre.

1. Réparation de la toile gommée (Ne/Hy):
   toutes les réparations de trous et de déchirement sur le tubulaire ou le fond doivent être effectuées avec le bateau dégonflé et sec, à l'ombre et dans un environnement sec si possible (80% de taux d'humidité relative max.). Préparez des pièces de matériel plus larges de 3-4 cm de côté au moins par rapport à la grandeur du déchirement à réparer. Collage : nettoyez et dégraissez à fond la zone abîmée avec de l'alcool et du papier émeri à grain fin, mais sans trop insister. En faire autant sur la pièce à appliquer en correspondance de la lacération.
   Etalez à présent de la colle à un ou deux composants, en suivant le mode d'emploi, sur les deux superficies à coller (partie à réparer et pièce) jusqu'à ce qu'elles deviennent partiellement gluantes au toucher. Collez les deux parties en lissant la superficie de contact en pressant fortement à l'aide d'une spatule en bois ou d'un rouleau. Laissez ensuite reposer le tout et ne gonflez pas pendant 24 heures au moins.

2. Retouches sur le Gelcoat:
   passez du papier émeri (grain 180)
   sur la partie abîmée puis nettoyez avec de l'alcool ou de l'acétone de préférence, et laissez sécher. Ajoutez au Gelcoat le catalyseur selon le dosage et les modalités indiquées sur le

FRANCAIS



mode d'emploi.Appliquez le Gelcoat à plusieurs reprises avec un pinceau à soies jusqu'à obtenir l'épaisseur souhaitée, puis attendez au moins six (6) heures.
Polissez avec du papier émeri imbibé d'eau en commençant par un grain 200 pour arriver à 1.000, puis passez de la pâte abrasive sur la superficie et du polish puis terminez par une couche de cire pour embarcation.

ATTENTION Les fêlures ou " toiles d'araignée " du Gelcoat près du tableau arrière sont dues aux sollicitations normales du moteur et ne sont pas synonymes de fracture structurelle ou de défaut de fabrication. Elles sont simplement dues au degré d'élasticité du Gelcoat, qui peut varier en fonction des conditions climatiques lors de sa pulvérisation d'origine en phase de construction.

3 Réparation des fêlures/éclats:
nettoyez la zone comme décrit ci-dessus et mélangez une petite quantité de mastic avec le catalyseur en suivant le mode d'emploi.Appliquez la pâte sur la fêlure avec une spatule ou un petit couteau à pointe plate de façon à niveler la zone à réparer. Attendez (2) deux heures environ, le temps que le mastic durcisse. Polissez ensuite avec du papier émeri puis finissez avec des retouches de Gelcoat, comme décrit ci-dessus.



- Moteur, consultez le manuel d'instructions spécifique.
- Démontez et chargez la batterie. Rangez-la dans un endroit sec et

protégé du gel. (Il est conseillé de recouvrir les pôles avec de la graisse mécanique pour mieux les isoler).

- Graissez les mécanismes de gouvernail.
- Lavez la sentine.
- Enlevez toute l'eau de l'embarcation.
- Protégez l'embarcation contre les intempéries en la recouvrant d'une bâche résistante et imperméable. Veillez à ce que la bâche ne puisse pas former des poches d'eau. Ajoutez donc des supports adaptés afin de tendre le plus possible la bâche et permettre l'écoulement de l'eau.
- Changez les pièces usées en utilisant que des pièces de rechange d'origine.

ATTENTION RRéparez les composants qui ne fonctionnent pas bien ou changez-les s'ils sont irréparables.

Note Bene: Si vous n'êtes pas en mesure d'effectuer les réparations ou l'entretien même ordinaires, il est vivement conseillé de s'adresser à un personnel spécialisé. L'improvisation est seulement source d'accidents.

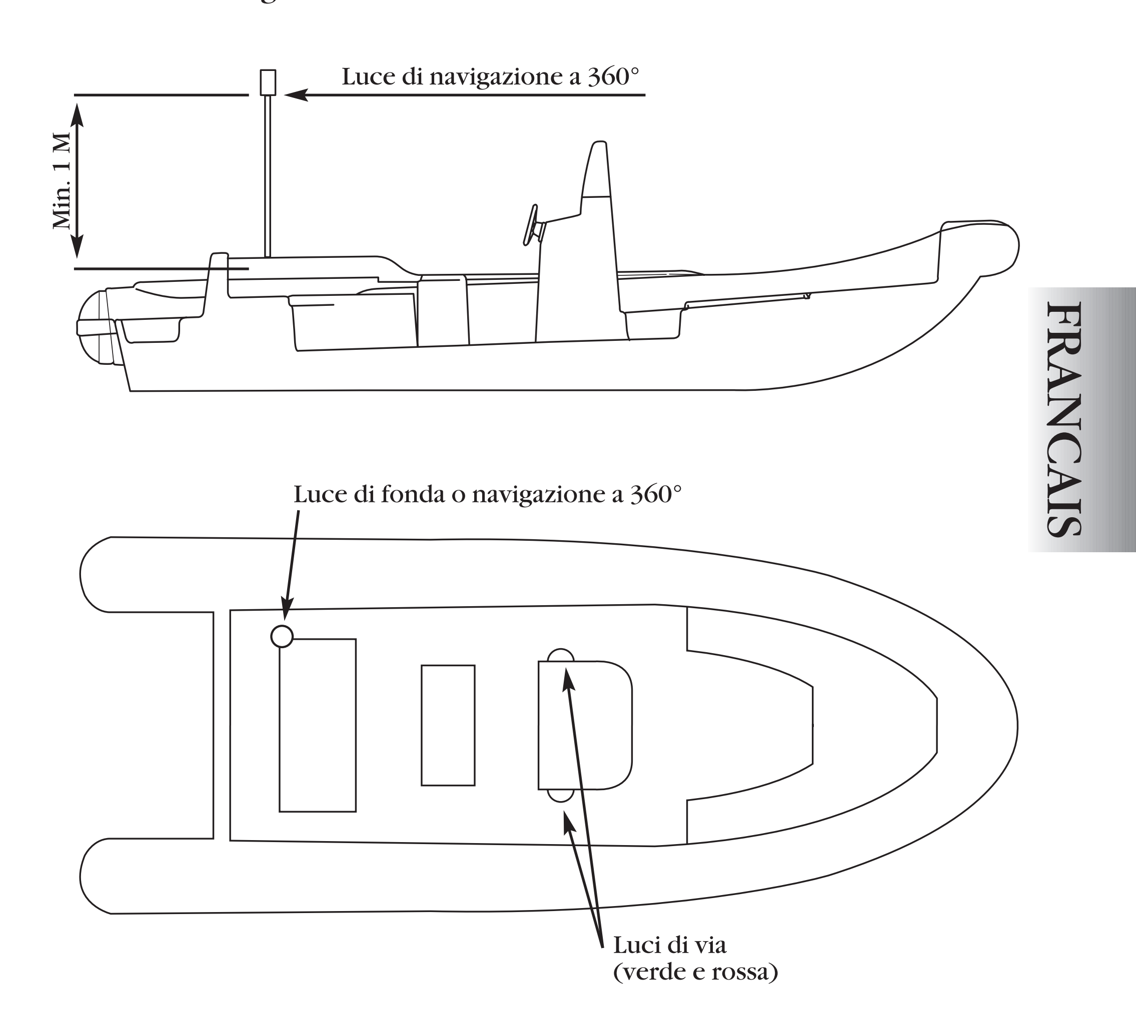
ATTENTION Tout dégât à l'embarcation, à des personnes ou à des objets dérivant de réparations erronées, modifications non prévues par le Constructeur ou l'utilisation de pièces de rechange non d'origine, est de la responsabilité exclusive du propriétaire de l'embarcation et décrétera automatiquement l'annulation de la garantie.



SCHÉMAS DES INSTALLATIONS

VUE GENERALE

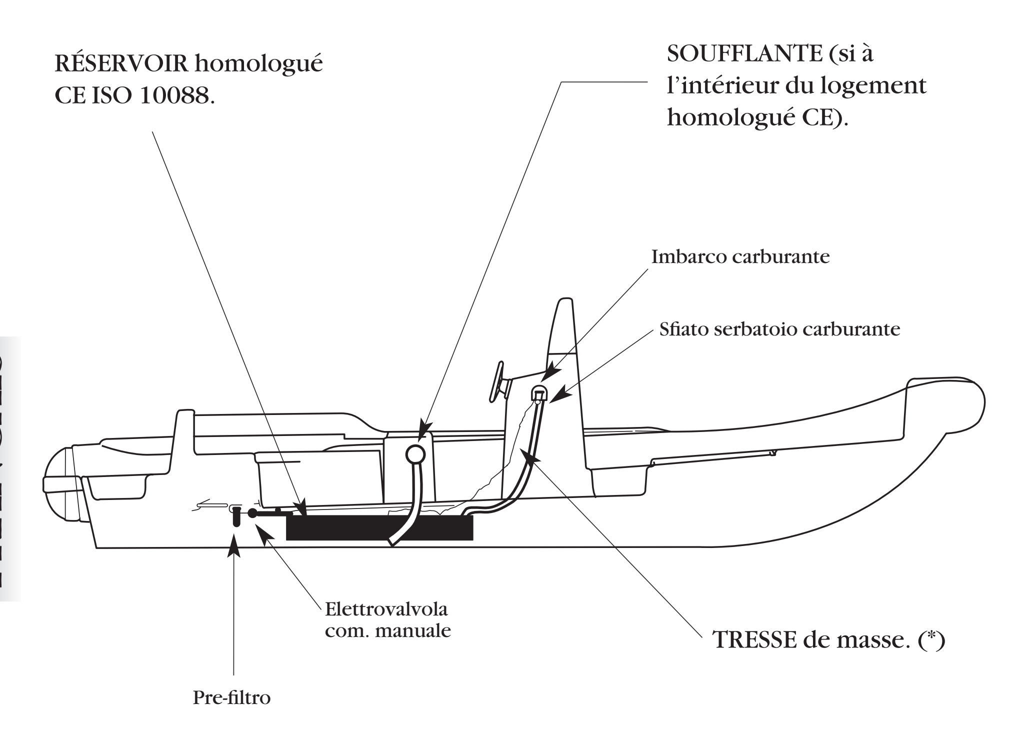
Feux de navigation



FRANCAIS

INSTALLATION CARBURANT DE TYPE INAMOVIBLE

(Disponible en série ou en option auprès du Constructeur)



(*) Du reservoir au bouchon de remplissage, event, si metalliques et au boulon de serrage moteur.

DANGER Il est interdit de modifier l'installation d'origine livrée par le Constructueur.Toute modification non autorisée retombe sous la responsabilité du propriétaire.

FRANCAIS

JOKER BOAT

INSTALLATION CARBURANT DE TYPE INAMOVIBLE
(Si elle est installée par le propriétaire).

L'embarcation est équipée d'un logement destiné à accueillir le réservoir inamovible qui sera installé sous la responsabilité du propriétaire selon les instructions suivantes:

ISO 10088 **ISO 7840**

RESERVOIR INAMOVIBLE (s'il est prévu)
Le réservoir inamovible pour diesel ou essence doit obligatoirement être homologué "CE" ISO 10088 - ISO 7840 et doit être monté de façon idoine.
EXACTEMENT: l'amorce près du réservoir doit être dotée d'une électrovalve homologuée "CE" ou d'une commande manuelle à distance actionnable près du poste de pilotage. Le réservoir doit être relié à un tuyau de remplissage, sur lequel on montera un pré-filtre métallique, c'est à dire un filtre supplémentaire.
POUR LES VERSIONS A ESSENCE SEULEMENT:
Le logement du réservoir doit être ventilé au moyen d'une soufflante qui devra être homologuée "CE" si elle est installée dans le logement même.

Modalité et position:
Cf. illustration ci-dessus.

INSTALLATION CARBURANT DE TYPE INAMOVIBLE

Le fonctionnement irrégulier de l'installation peut être dû à:

DEFAUT	REMEDE
Présence d'air dans les tuyauteries	Intervenez sur la petite pompe manuelle du moteur jusqu'à ce qu'elle durcisse.
Perte de carburant dans la sentine.	Contrôlez le serrage des colliers et changez-les en cas de besoin. Nettoyez ensuite la sentine.
Présence d'eau dans le réservoir.	Vidangez et nettoyez le réservoir.
Perte de puissance du moteur.	Vérifiez si le tuyau d'évent et de remplissage ne sont pas engorgés ou obstrués.

DANGER Il est interdit de modifier l'installation du carburant.

MISE EN GARDE Il est interdit de déposer du matériel combustible dans le logement du réservoir.

MISE EN GARDE Il est interdit de fumer pendant le ravitaillement. Eteignez les moteurs. Vérifiez s'il n'y a pas de pertes dans l'installation du carburant.

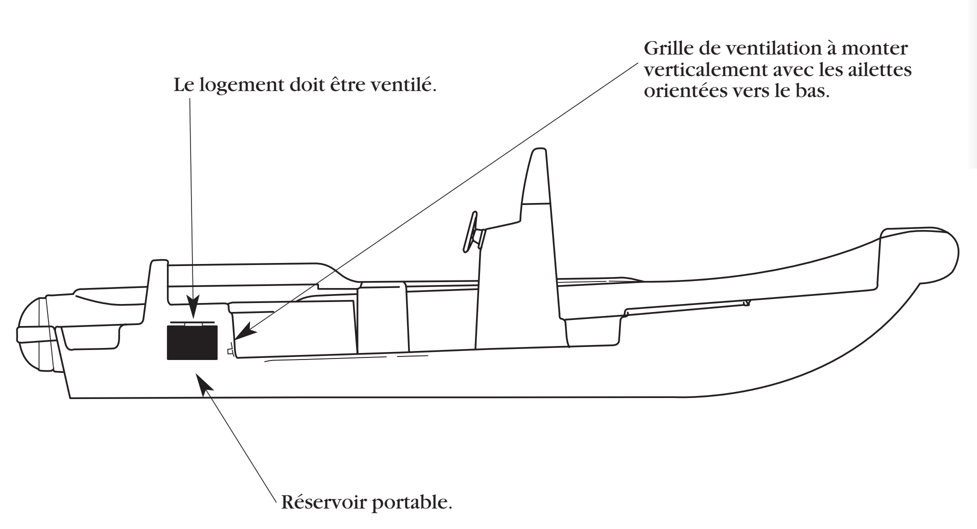


INSTALLATION CARBURANT DE TYPE AMOVIBLE

(Réservoir carburant portable).

Sauf indication contraire, le bateau est livré sans réservoir amovible qui est généralement fourni avec le moteur.
La position conseillée à bord pour le réservoir amovible est la suivante:

FRANCAIS



ISO 6185

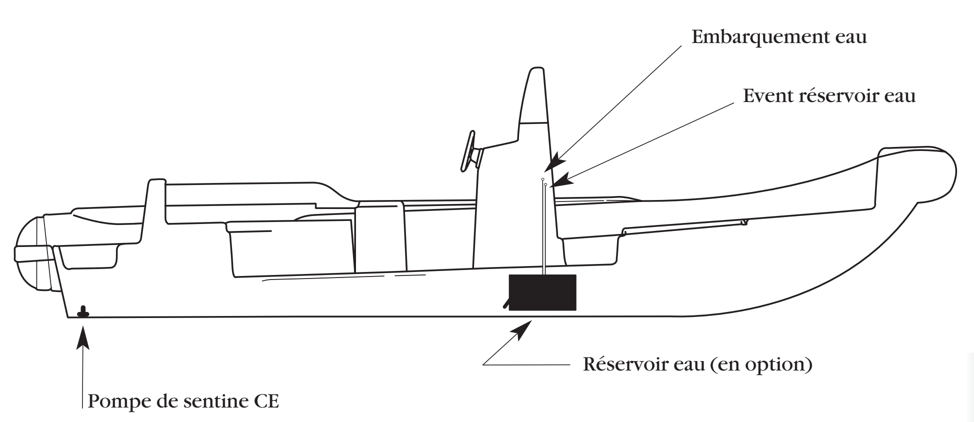
- Si le bateau monte un réservoir du carburant de type amovible.
- Si le bateau est équipé d'un moteur d'une puissance inférieure à 75 kW (102 CV).

LE BATEAU SERA AUTOMATIQUEMENT DECLASSE A LA CATEGORIE "C" – TYPE VII .

DEMANDEZ AU CONSTRUCTEUR LA DECLARATION DE CONFORMITE MISE A JOUR.

ATTENTION Si le réservoir est placé dans un logement fermé, il faut que ce dernier soit opportunément ventilé à travers des grilles de ventilation installées sur les cloisons verticales du logement. Avant de démarrer les moteurs, vérifiez toujours si le logement du réservoir a été bien aéré en soulevant éventuellement le panneau qui recouvre le logement. Il est interdit de fumer ou d'approcher une flamme libre près du logement .

CIRCUIT HYDRIQUE + SENTINE



FRANCAIS

Le fonctionnement irrégulier de l'installation peut être dû à:

DEFAUT	REMEDE
Absence d'eau dans le réservoir.	Remplissez le réservoir.
Pertes des tuyauteries (on constate ce défaut lorsque l'autoclave fonctionne continuellement ou se déclenche fréquemment même si on ne l'utilise pas).	Contrôlez le serrage des colliers ou le pressostat.
Présence d'air dans les tuyauteries (en ouvrant un robinet, l'autoclave se déclenche mais l'eau n'arrive pas).	Ouvrez tous les robinets et attendez que seulement de l'eau sorte.
L'autoclave ne fonctionne pas.	Contrôlez le fusible sur la pompe et celui sur le tableau auxiliaire.

INSTALLATION ELECTRIQUE

1.3 SCHEMA ELECTRIQUE– INSTALLATION AUXILIAIRE
1.3 ELECTRICAL INSTALLATION – AUXILARY WIRING DIAGRAM

+ BATTERIE

COUPE-BATTERIE

40A 9 PUISSANCE CABESTAN

5A 1 FEUX

5A 2 ASPIRATEUR

10A 3 POMPA SENTINE

10A 4 POMPA DOUCHE

5A 5 AUX 1

10A 6 AUX 2

15A 7 AUX 3

5A 8 AVERTISSEUR

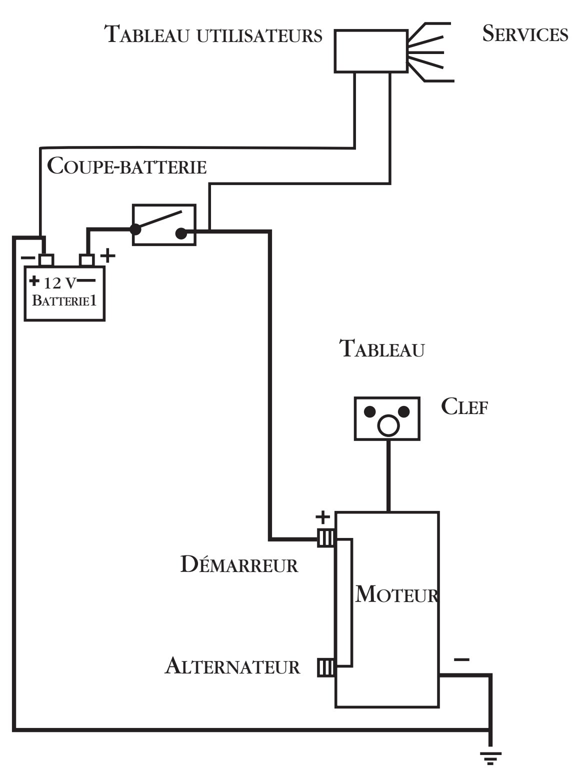
MISE EN GARDE Il est interdit de toucher l'installation électrique avec les mains mouillées.
IL EST INTERDIT DE MODIFIER L'INSTALLATION ELECTRIQUE.

ATTENTION Rappelez-vous toujours de débrancher les batteries avant de quitter l'embarcation.



INSTALLATION ELECTRIQUE

SCHEMA ELECTRIQUE – INSTALLATION D'ALIMENTATION POUR UN SEUL MOTEUR
ELECTRICAL INSTALLATION FOR SINGLE MOTOR

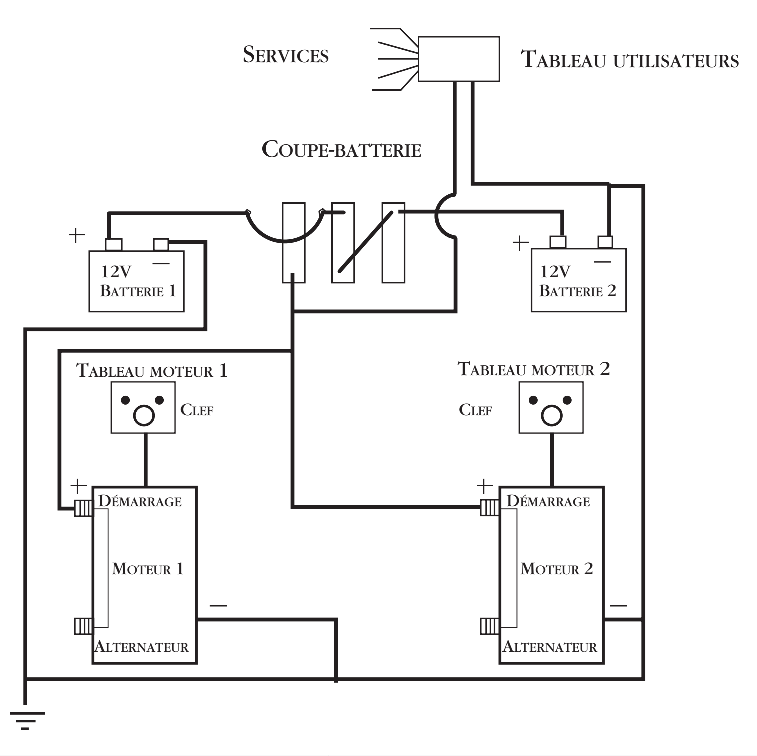


Sections Cablage/Cabling Section	Coupe-batterie/Battery Detachment
35/70 m²	Pos. 1 éteint *Pos. 1 off*
6 m²	Pos. 2 allumé *Pos. 2 on*
2,5 m²	

FRANCAIS

INSTALLATION ELECTRIQUE

1.2 INSTALLATION D'ALIMENTATION POUR BIMOTEUR
1.2 ELECTRICAL INSTALLATION FOR TWIN ENGINES



Sections Cablage/Cabling Section	Coupe-batterie/Battery Detachment
35/70 m²	Pos. 1 batterie 1 *Pos. 1 battery 1*
6 m²	Pos. 2 batterie 2 *Pos. 2 battery 2*
2,5 m²	Pos. 3 parallèle *Pos. 3 parallel*
	Pos. 4 éteint *Pos. 4 off*

FRANCAIS



CONTRAT DE GARANTIE

Les bateaux "**Joker Boat**" sont vendus aux conditions de garantie indiquées ci-dessous. En les signant, l'acheteur déclare en avoir pris connaissance et les accepter sans réserves. Chaque bateau est garanti AU PREMIER ACHETEUR contre des anomalies imputables à des défauts de fabrication ou de matériaux pour les périodes suivantes :

Garantie de 36 mois : structure de la coque.

Garantie de 24 mois : Gelcoat, peintures, chromes, acier Inox et accessoires, éclairage, tapisseries et coussins, aménagements en bois, en gomme, en plastique et en PVC, les installations électriques (sauf dispositions particulières des fabricants eux-mêmes).

Garantie de 24 mois : infiltrations eau du pare-brise, écoutilles, etc.

Garantie de 60 mois: pour la toile et les tubulaires.

La garantie entre en vigueur à partir de la date d'achat du bateau par le premier propriétaire après que celui-ci ait retourné le coupon de garantie joint à la fin de ce manuel à l'adresse suivante : JOKER BOAT Srl Via S. Maria 98 - 20093 Cologno Monzese (MI) Italy dans les 15 jours suivant la date d'achat sous peine d'annulation de la garantie. La garantie consiste à éliminer le défaut et non pas à remplacer l'embarcation : elle couvre aussi bien la main-d'œuvre que le matériel nécessaire aux réparations, qui seront examinés et évalués par le personnel technique du Constructeur **JOKER BOAT Srl** ou par ses revendeurs autorisés, qui remplaceront ou répareront

FRANCAIS

toutes les pièces d'origine qui, en conditions normales d'utilisation, auront été jugées défectueuses après avoir été examinées par les techniciens. Les frais éventuels de transport, halage et lancement, nettoyage, déplacement et autres dépenses éventuellement soutenues en raison de l'arrêt de l'embarcation sont à la charge totale du propriétaire.
Il y a des cas où les dommages ne sont pas imputables à des défauts de matériau ou de fabrication, mais à la responsabilité du propriétaire qui se verra facturé tous les frais de réparation ou de remplacement.

La garantie ne couvre pas les dommages provoqués par:

- les modifications ou réparations non autorisées,
- l'utilisation de l'embarcation avec des propulseurs supérieurs aux maximums préconisés par le Constructeur,
- la surcharge du bateau qui excède la charge maximale prévue indiquée sur le Certificat CE,
- l'utilisation du bateau pour des courses ou des locations ou un usage au-delà des limites pour lequel il a été construit,
- le non-respect de la législation en vigueur en matière de navigation de plaisance,
- les dommages dus à une fraude ou à une faute du conducteur et/ou de tiers.



La garantie ne couvre pas :

- les composants de l'embarcation jouissant de leur propre garantie, comme les moteurs et leurs instruments, les pompes, les amarres, les différents appareillages, les capotes, etc.,
- les dommages provoqués par des chocs contre des obstacles ou des corps flottants,
- l'usure normale et les dommages provoqués par un mauvais usage ou une négligence d'entretien comme indiqué sur le manuel,
- les dommages et les pertes de composants pendant le transport via terre,
- les légères imperfections ou modifications comme les fêlures, les " toiles d'araignées " et les légers changements de couleur,
- les dommages provoqués par le non-respect d'un avertissement signalé par le symbole: Danger, mise en garde, attention ou par le non-respect de toute autre prescription prévue dans ce manuel.

Cette garantie remplace toute autre garantie et engagement implicite ou explicite et exclut toute autre responsabilité relative à la vente et à l'utilisation de tout produit "**Joker Boat**" vis à vis de l'acheteur.

JOKER BOAT Srl
Via S. Maria 98
20093 Cologno Monzese (MI) Italy
Reçu de garantie / Warranty card

Modèle de l'embarcation / Model of boat: ....
N° de série / C.I.N.: **I T - J B O**..
Date achat / Date purchase :...
Nom du propriétaire / Owner's name :..
Adresse / Address :..
C.P. / Postal code :..
Ville et pays / Town and Country :..

N .B .: Cette embarcation est couverte par les conditions de garantie décrites dans le Manuel du Propriétaire remis avec l'embarcation.
This boat is covered to the warranty conditions shown on the owner's manual .
DATE D'ENTREE EN VIGUEUR DE LA GARANTIE :..................
(This warranty will begin on - Date).

Timbre du revendeur / Dealer' s stamp.



JOKER BOAT Srl
Via S. Maria 98
20093 Cologno Monzese (MI) Italy
Reçu de garantie / Warranty card

Modèle de l'embarcation / Model of boat: ....
N° de série / C.I.N.: **I T - J B O**...
Date achat / Date purchase:...
Nom du propriétaire / Owner's name:...
Adresse / Address:...
C.P. / Postal code:..
Ville et pays / Town and Country: ....

N .B .: Cette embarcation est couverte par les conditions de garantie décrites dans le Manuel du Propriétaire remis avec l'embarcation.
This boat is covered to the warranty conditions shown on the owner's manual .
DATE D'ENTREE EN VIGUEUR DE LA GARANTIE :..................
(This warranty will begin on - Date).
A découper et à retourner à: JOKER BOAT Srl Via S. Maria 98 - 20093 Cologno Monzese (MI) Italy)

Timbre du revendeur / Dealer' s stamp.



FRANCAIS

DECLARATION DE RECEPTION

Je soussigné ....
né à ....le ....
Demeurant rue ....
Ville ....C.P. ....
Acheteur de l'embarcation modèle ....
N° de série ....

DECLARE:

réceptionner l'embarcation susmentionnée en en ayant tous les droits et en ayant payé la somme établie directement ou sous la forme de financement proposée. Je déclare aussi que l'embarcation fonctionne parfaitement dans toutes ses parties et qu'elle me satisfait pleinement, sous réserve des notes ci-dessous. Il est entendu que la garantie entrera en vigueur à la date indiquée sur le Reçu de Garantie. En cas de défaut constaté au moment de la réception, ce dernier doit être indiqué dans les notes ci-dessous. Dans ce cas, la Société ....fera le nécessaire pour le résoudre à ses frais, s'il est couvert par la garantie.

NOTES :..
.... Signature pour accusé de réception

Date ....

Je déclare que les défauts constatés au moment
de la réception ont été résolus à ma pleine satisfaction.

Date .... Le propriétaire ....



JOKER BOAT Srl
Via S. Maria 98
20093 Cologno Monzese (MI) Italy
Reçu de garantie / Warranty card

Modèle de l'embarcation / Model of boat: ....
N° de série / C.I.N.: **I T - J B O**..
Date achat / Date purchase :...
Nom du propriétaire / Owner's name :...
Adresse / Address :..
C.P. / Postal code :..
Ville et pays / Town and Country :...

N .B .: Cette embarcation est couverte par les conditions de garantie décrites dans le Manuel du Propriétaire remis avec l'embarcation.
This boat is covered to the warranty conditions shown on the owner's manual .
DATE D'ENTREE EN VIGUEUR DE LA GARANTIE :..................
(This warranty will begin on - Date).

Timbre du revendeur / Dealer' s stamp.



DECLARATION DE RECEPTION

Je soussigné ....
né à ....le ....
Demeurant rue ....
Ville ....C.P. ....
Acheteur de l'embarcation modèle ....
N° de série ....

DECLARE:

réceptionner l'embarcation susmentionnée en en ayant tous les droits et en ayant payé la somme établie directement ou sous la forme de financement proposée. Je déclare aussi que l'embarcation fonctionne parfaitement dans toutes ses parties et qu'elle me satisfait pleinement, sous réserve des notes ci-dessous. Il est entendu que la garantie entrera en vigueur à la date indiquée sur le Reçu de Garantie. En cas de défaut constaté au moment de la réception, ce dernier doit être indiqué dans les notes ci-dessous. Dans ce cas, la Société ....fera le nécessaire pour le résoudre à ses frais, s'il est couvert par la garantie.

NOTES :...
.... Signature pour accusé de réception

Date ....

Je déclare que les défauts constatés au moment de la réception ont été résolus à ma pleine satisfaction.

Date .... Le propriétaire ....



DECLARATION DE RECEPTION

Je soussigné ....
né à .... le ....
Demeurant rue ....
Ville .... C.P. ....
Acheteur de l'embarcation modèle ....
N° de série ....

DECLARE:

réceptionner l'embarcation susmentionnée en en ayant tous les droits et en ayant payé la somme établie directement ou sous la forme de financement proposée. Je déclare aussi que l'embarcation fonctionne parfaitement dans toutes ses parties et qu'elle me satisfait pleinement, sous réserve des notes ci-dessous. Il est entendu que la garantie entrera en vigueur à la date indiquée sur le Reçu de Garantie. En cas de défaut constaté au moment de la réception, ce dernier doit être indiqué dans les notes ci-dessous. Dans ce cas, la Société .... fera le nécessaire pour le résoudre à ses frais, s'il est couvert par la garantie.

NOTES :..
.... Signature pour accusé de réception

Date ....

Je déclare que les défauts constatés au moment de la réception ont été résolus à ma pleine satisfaction. Date .... Le propriétaire ....



COPIE POUR LE PROPRIÉTAIRE

DECLARATION DE REMISE DU MANUEL.

Je soussigné ....
Demeurant rue...
Acheteur de l'embarcation ....
N° de série...

DECLARE :

recevoir de ....
le Manuel du Propriétaire et toutes ses pièces annexes.
(A découper et à retourner à :..
Rue..ITALIE
Date .... Signature
....

COPIE POUR LE CONSTRUCTEUR

DECLARATION DE REMISE DU MANUEL

Je soussigné ....
Demeurant rue...
Acheteur de l'embarcation ....
N° de série...

DECLARE :

recevoir de ....
le Manuel du Propriétaire et toutes ses pièces annexes.
(A découper et à retourner à :..
Rue..ITALIE
Date .... Signature
....



